



PROJET 2027 · RÉUSSIR ENSEMBLE

Carburants : investir plutôt que subventionner

Rapport de propositions
Prix des carburants et sortie du pétrole

*« Ce que l'État paye doit rester en France :
un patrimoine, pas une facture partie à l'étranger. »*

LE PROJET 2027

Le Projet 2027 est la rédaction d'un programme pour l'élection présidentielle de 2027. **Open source**, ce programme est mis à disposition de tous les candidats à l'élection présidentielle.

Philippe Agnelli

Président d'Élysée Conseils

Septembre 2026 · Document de travail · version 2

SOMMAIRE

SYNTHÈSE

Douze propositions pour sortir du piège du pétrole

INTRODUCTION

Le choix qui nous est posé

CHAPITRE 1

Le carburant reste accessible, et c'est bien le problème

CHAPITRE 2

Pourquoi baisser les taxes est une impasse

CHAPITRE 3

Pourquoi bloquer les prix est pire encore

CHAPITRE 4

Un prix plancher pour financer la sortie du pétrole

CHAPITRE 5

Protéger ceux qui roulent par nécessité

CHAPITRE 6

Équiper plutôt que subventionner

CHAPITRE 7

Remettre les camions sur le rail

CHAPITRE 8

La souveraineté des carburants qui resteront

QUESTIONS FRÉQUENTES

Les objections, et nos réponses

CONCLUSION

Choisir ce qui reste

ANNEXE 1

Tableau de bord des mesures

ANNEXE 2

Données de référence

GLOSSAIRE

Sigles et notions

BIBLIOGRAPHIE

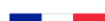
Sources

SYNTHÈSE

Douze propositions pour sortir du piège du pétrole

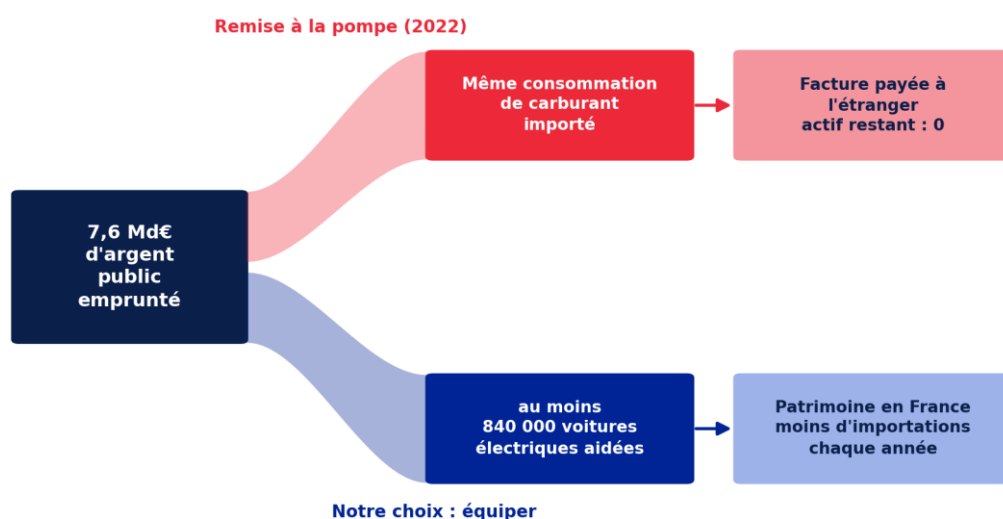
Face à la flambée des carburants, deux réflexes dominant le débat : baisser les taxes ou bloquer les prix. Ce rapport explique pourquoi ces deux réponses aggravent le problème qu'elles prétendent résoudre, et propose une autre voie : investir en France plutôt que subventionner la consommation d'un produit importé.

La hausse des prix à la pompe vient d'abord du pétrole brut, poussé par des conflits qui nous échappent : la guerre en Ukraine, qui frappe désormais les raffineries russes, le blocage du détroit d'Ormuz et l'insécurité en mer Rouge. Elle vient aussi du raffinage, surtout pour le gazole, dont la France importe près de la moitié, désormais principalement depuis les États-Unis¹. Aucune loi de finances ne changera ces données. Ce que la France peut décider, c'est ce qu'elle fait de l'argent public : le brûler une fois dans les réservoirs, ou l'investir dans des équipements qui resteront.



7,6 milliards : dépensés une fois, ou investis pour durer

Schéma de principe : ce qui entre, ce qui sort (montant de la remise 2022 selon la Cour des comptes)



Sources : Cour des comptes (7,6 Md€, remise 2022) ; aide maximale du leasing social 2026 de 9 000 € par véhicule (primealeaconversion.gouv.fr). Calcul : 7,6 Md€ ÷ 9 000 €.

Les douze propositions en un coup d'œil

N°	Proposition	Chapitre
1	Refuser la baisse générale des taxes et le blocage des prix : ils coûtent cher, profitent d'abord à ceux qui roulent le plus et menacent les stations rurales.	2 et 3
2	Instaurer un prix plancher par une accise variable : quand le baril reflue, l'écart est fléché vers l'équipement des ménages (niveau indicatif : 2,20 €/l).	4
3	Réformer les CEE : contrôle renforcé, recentrage sur les pompes à chaleur, les bornes domestiques et le leasing social.	4
4	Indexer chaque année le barème kilométrique sur le prix moyen réel des carburants.	5
5	Créer un crédit d'impôt kilométrique remboursable , plafonné au surcoût et contrôlé par comparaison avec l'année précédente.	5

¹Union française des industries pétrolières (Ufip Énergies et Mobilités), déclarations de son président, septembre 2026 : près de la moitié du gazole consommé en France est importée, principalement des États-Unis.

N°	Proposition	Chapitre
6	Un barème forfaitaire pour les véhicules électriques , limité aux trois ou quatre premières années, pour dynamiser le marché de l'occasion.	5
7	Le double amortissement pour les professionnels : suramortissement étendu aux petits utilitaires et aux véhicules des professions itinérantes.	6
8	Élargir le leasing social , financé par les CEE, un prélèvement qui s'éteint de lui-même avec le pétrole.	6
9	Recharger chez soi, la nuit et au soleil : tarif nocturne dédié, recharge bidirectionnelle, plan solaire des maisons individuelles.	6
10	Remettre les camions sur le rail électrifié, de la frontière espagnole au Benelux et vers l'Italie.	7
11	Biocarburants pour l'agriculture et la pêche : l'avantage fiscal du gazole non routier bascule vers le litre décarboné.	8
12	E-kérosène : la moitié pour les armées, l'autre pour l'aviation privée, tenue d'incorporer 50 % de carburant de synthèse.	8

LA MÉTHODE

Chaque mesure naît avec sa clause d'extinction. Elle est votée avec un indicateur d'efficacité, une revue à 12, 18 ou 24 mois et une sortie dégressive, linéaire sur trois ans. Une mesure qui ne produit pas l'effet attendu s'éteint sans qu'il faille une nouvelle loi ; une mesure qui a atteint son objectif s'éteint en pente douce, sans rupture brutale.

INTRODUCTION

Le choix qui nous est posé

2,38 €

le litre de gazole, moyenne nationale au
18 septembre 2026 (DGEC)

45,8 Md€

la facture énergétique de la France en
2025, avant la guerre en Iran (SDS)

115,6 %

la dette publique rapportée au PIB fin
2025 (Insee)

L'ESSENTIEL

Le prix du carburant est fixé ailleurs ; ce que nous payons en plus part à l'étranger.

Chaque euro public dépensé pour baisser le prix à la pompe maintient ce transfert au lieu de le réduire.

Nous proposons d'investir ces sommes dans des équipements qui restent en France et font baisser durablement la facture.

Un choc que nous subissons, une réponse que nous choisissons

Au relevé du 18 septembre 2026, le litre de gazole s'affichait en moyenne à 2,383 € et celui de SP95-E10 à 2,151 €². Le choc est violent. Il n'est pourtant pas nouveau : en 2022 déjà, la guerre en Ukraine avait porté le gazole au-delà de deux euros le litre. L'État avait alors répondu par une remise à la pompe, entre 10 et 30 centimes par litre, pour un coût de 7,6 milliards d'euros selon la Cour des comptes³. Quatre ans plus tard, il ne reste rien de cette dépense : ni véhicule, ni borne, ni panneau solaire. Seulement de la dette.

Nous sommes pris dans un choix cornélien. Il faut absolument sortir des énergies fossiles : les risques du carbone sont connus depuis une cinquantaine d'années, comme notre dépendance aux pays producteurs. Le grand programme nucléaire lancé en 1974 nous avait donné une bouffée d'oxygène. Hormis l'EPR de Flamanville, raccordé au réseau fin 2024, aucune centrale n'a été construite depuis la fin des années 1990, alors que nous maîtrisons ce savoir-faire. Ce renoncement, essentiellement politique, nous prive aujourd'hui d'une marge d'avance.

Dans le même temps, les finances publiques n'offrent plus de marge. Le déficit public a atteint 5,1 % du PIB en 2025 et la dette 115,6 %⁴. L'État annonçait un déficit de 5 % pour 2026 ; nous le jugions hors d'atteinte, et il l'a relevé à 5,4 % le 19 septembre 2026. Dans ce contexte, chaque milliard doit être dépensé une seule fois, et pour durer.

Trois principes transversaux

1. **Investir plutôt que subventionner.** Ce que l'État paye doit rester : un patrimoine en France, et non une facture partie chez les producteurs de pétrole. C'est notre doctrine sur la fin des subventions, appliquée aux carburants.

²Direction générale de l'énergie et du climat, bulletin hebdomadaire des prix des carburants, relevé du 18 septembre 2026.

³Cour des comptes, analyse de l'exécution budgétaire 2022 : la remise à la pompe, appliquée du 1er avril au 31 décembre 2022, a coûté 7,6 Md€. Dans son rapport de mars 2024, la Cour des comptes évalue à près de 72 Md€ le coût brut de l'ensemble des mesures exceptionnelles face à la crise énergétique.

⁴Insee, *Comptes nationaux des administrations publiques — premiers résultats 2025*, mars 2026 : déficit de 152,5 Md€ (5,1 % du PIB), dette de 3 460,5 Md€ (115,6 % du PIB).

2. **Cibler plutôt que généraliser.** Une baisse générale est simple à mettre en œuvre, mais elle profite d'abord à ceux qui roulent le plus. Mieux vaut des actions ciblées, et dans ces actions ciblées, aider à s'équiper : c'est le plus important.
3. **Des mesures agiles.** Chaque mesure est votée avec son indicateur, sa date de revue et sa clause d'extinction. Le programme n'est pas figé : il s'adapte à la société du XXI^e siècle, comme on le fait en développement informatique avec la méthode dite agile.



Chaque mesure naît avec sa date de revue et sa sortie en pente douce

Schéma de principe : niveau d'une aide dans le temps, avec clause d'extinction

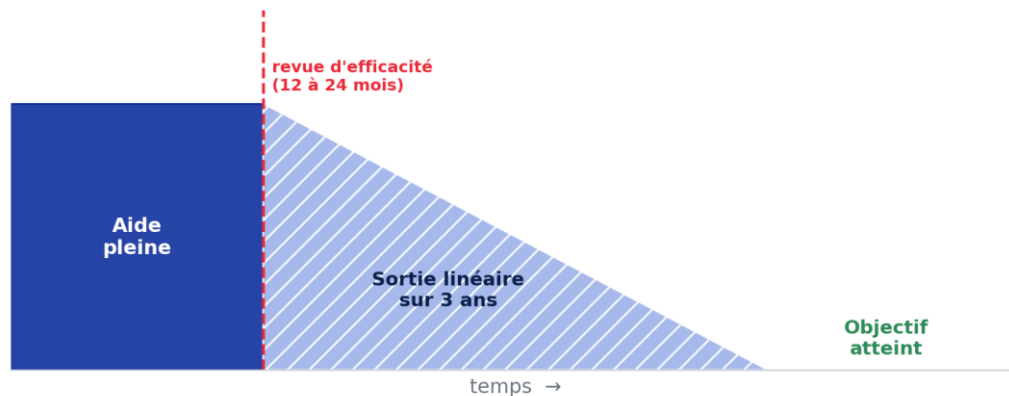


Schéma Élysée Conseils. La dégressivité s'applique dans les deux sens : montée en charge comme extinction.

À SAVOIR · CE QUE PERMET LA CONSTITUTION

L'article 34 de la Constitution réserve à la loi la fixation de l'assiette et du taux des impôts : une mesure fiscale ne peut donc pas être abrogée par simple décret. La solution consiste à inscrire dès le vote, dans la loi elle-même, l'indicateur déclencheur, le calendrier de revue et la dégressivité automatique. La sortie devient alors mécanique, sans nouvelle loi. Cette dégressivité vaut dans les deux sens : pour la montée en charge comme pour l'extinction.

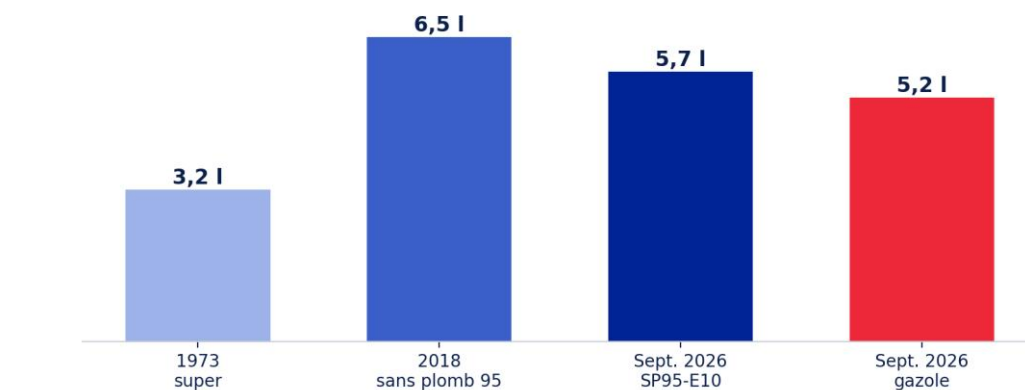
CHAPITRE 1

Le carburant reste accessible, et c'est bien le problème



Une heure de SMIC achète près de deux fois plus de carburant qu'en 1973

Litres de carburant achetés avec une heure de SMIC brut, France



Sources : Insee (SMIC horaire brut 1973 et 2018 : 12,31 € au 1er juin 2026), franceinfo 2018 (prix 1973 et 2018), DGE, relevé du 18 septembre 2026 (2,151 € et 2,383 €). Calcul Élysée Conseils.

3,2 litres

par heure de SMIC en 1973

5,7 litres

d'E10 par heure de SMIC en septembre 2026

8 → 4 min

de travail moyen pour un litre, de 1970 à 2005

L'ESSENTIEL

Rapporté au salaire, le carburant coûte aujourd'hui presque deux fois moins cher qu'en 1973.

Rapporté au kilomètre parcouru, l'écart est encore plus favorable, grâce à des moteurs plus sobres.

Quand l'énergie redevient bon marché, on cesse d'agir : c'est la leçon des années 1970.

Une heure de SMIC achète près de deux fois plus de carburant qu'en 1973

Le sentiment dominant est celui d'un carburant hors de prix. La mesure en pouvoir d'achat raconte une autre histoire. En 1973, le SMIC horaire brut s'élevait à 5,43 francs et le litre d'essence à 1,69 franc : une heure de travail au salaire minimum achetait 3,2 litres. En 2018, avec un SMIC à 9,88 € et un litre à 1,53 €, elle en achetait 6,5⁵.

En septembre 2026, au cœur de la crise, le SMIC horaire brut atteint 12,31 € depuis sa revalorisation du 1er juin⁶. Une heure de SMIC achète donc **5,7 litres de SP95-E10** et **5,2 litres de gazole**. Le prix est élevé par rapport aux années récentes ; il reste loin de celui qu'ont connu les salariés des années 1970.

⁵franceinfo, « Carburants : paye-t-on vraiment plus cher qu'il y a 40 ans ? », novembre 2018, d'après les travaux de l'économiste Yves Crozet (Laboratoire aménagement économie transports, université Lyon 2).

⁶Service-public.fr, « Le Smic augmentera le 1er juin 2026 » : SMIC horaire brut porté de 12,02 € à 12,31 €.

Au kilomètre, l'écart est encore plus net

Ce qui compte pour un ménage n'est pas le prix du litre, mais le prix du kilomètre parcouru. Or la consommation des voitures a baissé d'environ 0,5 % par an en moyenne depuis 1970. Il fallait 8 minutes de travail à un salarié moyen pour acheter un litre de carburant en 1970 ; il ne lui en fallait plus que 4 en 2005⁷. Les véhicules ont certes pris du poids, mais les moteurs sont devenus bien plus performants et ont largement compensé cet embonpoint.

La conclusion des chercheurs qui ont établi ces séries est sans ambiguïté : **« un signal-prix inverse s'impose si l'on veut réduire la consommation de produits pétroliers et les émissions de gaz à effet de serre »**. Autrement dit, le carburant n'est pas trop cher pour changer nos comportements ; il ne l'a pas été assez longtemps.

La leçon des années 1970

Après le premier choc pétrolier, la France a agi vite. La limitation de vitesse à 130 km/h sur autoroute a été instaurée d'abord pour économiser l'énergie, et non pour des raisons de sécurité. Le programme nucléaire a été lancé dans la foulée. Puis sont venus les contre-chocs pétroliers des années 1980 : l'énergie est redevenue bon marché, et l'incitation à agir a disparu avec elle.

C'est exactement le piège qui nous guette. Si le baril reflue demain et que le prix à la pompe s'effondre avec lui, la tentation politique sera de crier victoire. Les ventes de voitures électriques retomberont, les projets de fret ferroviaire seront reportés, et la prochaine crise nous trouvera aussi démunis que celle-ci.

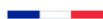
CONVICTION

« Le carburant n'est pas trop cher pour changer nos comportements. Il ne l'a jamais été assez longtemps. »

⁷Revue *Transports urbains*, « Prix réel des carburants et des transports collectifs urbains : évolution 1970-2005 », 2008 (Cairn.info). Les auteurs concluent qu'« un signal-prix inverse s'impose si l'on veut réduire la consommation de produits pétroliers ». Voir aussi « Le prix réel du carburant utilisé par les voitures a été divisé par 3 depuis 1970 », *Transports urbains*, 2019.

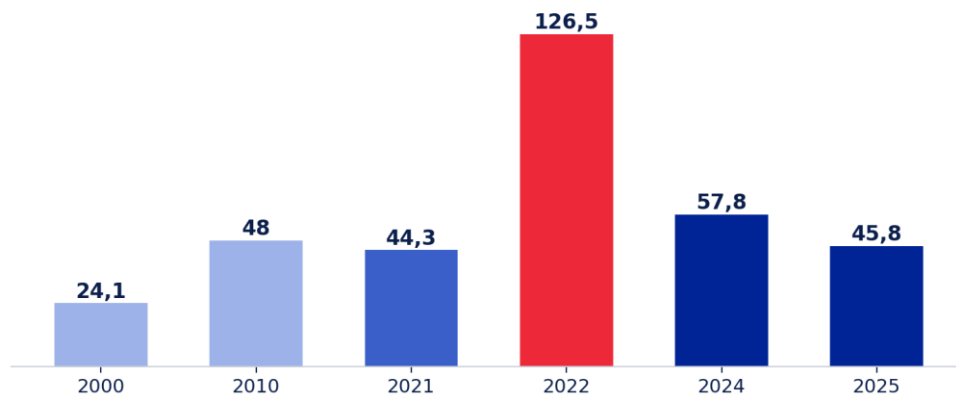
CHAPITRE 2

Pourquoi baisser les taxes est une impasse



La facture énergétique suit le baril : c'est une ponction extérieure

Facture énergétique de la France, en milliards d'euros (pétrole : environ les trois quarts ; 2022 : record de la crise ukrainienne)



Sources : SDES, Bilan énergétique de la France (2022 exprimé en euros 2024 ; 2025, données provisoires, avant la guerre en Iran) ; Connaissance des énergies d'après SDES pour 2000, 2010, 2021.

7,6 Md€

le coût de la remise à la pompe de 2022
(Cour des comptes)

5 Md€

le coût d'une baisse de 10 centimes par
litre

3,5 Md€

par an : le coût, à terme, de 0,1 point de
taux sur la dette

L'ESSENTIEL

Une baisse de taxe finance à crédit un appauvrissement venu de l'extérieur.

Elle profite d'abord à ceux qui roulent le plus et détruit le signal prix.

Elle serait effacée par la prochaine hausse du baril, et pourrait coûter plus cher encore par la hausse des taux.

Un appauvrissement venu de l'extérieur

La France importe près de 99 % du pétrole qu'elle consomme. Sa facture énergétique s'est élevée à 45,8 milliards d'euros en 2025, avant même la guerre en Iran, et la facture pétrolière en représente environ les trois quarts⁸. Le prix de ce pétrole est fixé sur le marché mondial. À volume égal, quand le baril double, la facture double, et ce surplus quitte le pays. En 2022, année de crise, la facture a atteint le record de 126,5 milliards d'euros.

Une baisse de taxe ne réduit pas ce transfert. Elle le maintient : en préservant les volumes consommés, elle finance à crédit la poursuite des achats à l'étranger. Seule la baisse des volumes, par la sobriété et l'électrification, réduit durablement la facture.

⁸SDES, *Bilan énergétique de la France en 2025 — données provisoires*, avril 2026 ; *Chiffres clés de l'énergie 2025* (facture pétrolière : environ les trois quarts de la facture énergétique en 2024).

7,6 milliards d'euros qui n'ont laissé aucun patrimoine

En 2022, la remise à la pompe a coûté 7,6 milliards d'euros. Ces milliards ont été empruntés pour maintenir notre consommation d'un produit importé, sans laisser le moindre actif. Pire : ils ont subventionné les énergies fossiles dont nous devons nous libérer, pour notre souveraineté énergétique comme pour freiner un dérèglement climatique qui nous fait déjà tant de mal et continuera d'en faire.

Avec la même somme, et à raison de l'aide maximale du leasing social 2026, soit 9 000 € par véhicule⁹, l'État aurait pu aider **au moins 840 000 ménages** à rouler en voiture électrique. Ces véhicules rouleraient encore aujourd'hui. Ils feraient économiser chaque année à leurs propriétaires l'essentiel de leur budget carburant, et à la France une part de sa facture pétrolière. C'est toute la différence entre une dépense et un investissement.

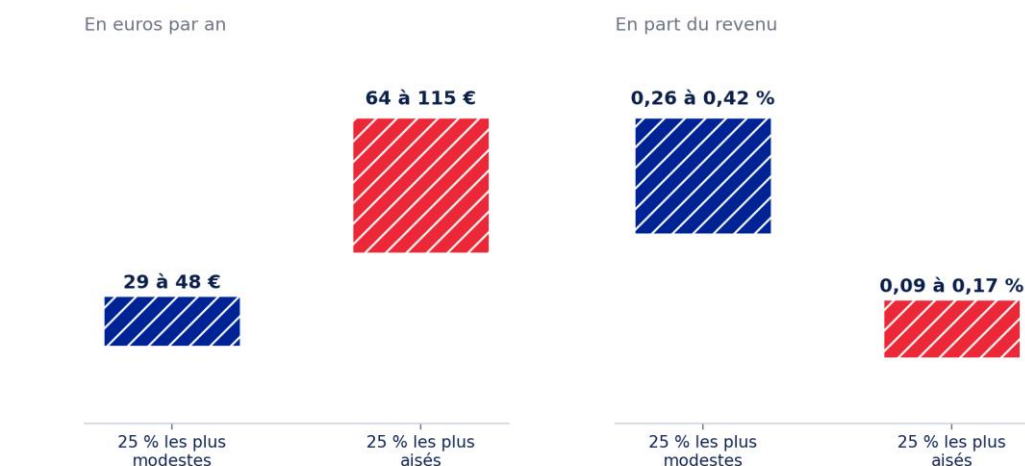
LE CHIFFRE

7,6 milliards d'euros ÷ 9 000 € = près de 845 000 véhicules. Le chiffre est un ordre de grandeur calculé par Élysée Conseils à partir de l'aide maximale du leasing social ; l'aide moyenne effectivement versée étant plus faible, le nombre de ménages équipés serait en réalité plus élevé.

Une mesure qui profite d'abord à ceux qui roulent le plus

La remise de 2022 a d'abord profité à ceux qui roulent le plus

Gain annuel par ménage automobiliste selon le revenu, remises à la pompe 2022 (fourchettes publiées)



Source : Conseil d'analyse économique et Insee, Focus n° 98, juillet 2023. Barres hachurées : fourchettes d'estimation publiées.

Une baisse générale aide autant le ménage aisé qui roule pour ses loisirs que l'infirmière libérale en petite citadine. Les travaux du Conseil d'analyse économique et de l'Insee le confirment : les 25 % de ménages les plus aisés ont gagné entre 64 et 115 € grâce aux remises de 2022, contre 29 à 48 € pour les 25 % les plus modestes¹⁰. Rapportée au revenu, l'aide a certes davantage compté pour les plus modestes ; mais pour chaque euro qui leur était destiné, plus de deux euros sont allés aux plus aisés.

Le coût est considérable. Selon l'exposé d'une proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale en 2022, 10 centimes de moins au litre représentent un manque à gagner de 5 milliards d'euros pour l'État.

⁹Agence de services et de paiement, *Aide au leasing social 2026* (primealaconversion.gouv.fr) : aide plafonnée à 6 500 €, portée à 9 000 € pour un véhicule et une batterie fabriqués dans l'Espace économique européen ; revenu fiscal de référence ≤ 16 880 € par part ; loyer ≤ 200 € par mois ; 15 000 km par an minimum ; ouverture le 16 juillet 2026.

¹⁰Conseil d'analyse économique et Insee, Focus n° 98, juillet 2023. Gain de 0,26 à 0,42 % du revenu pour le quart le plus modeste, contre 0,09 à 0,17 % pour le quart le plus aisé.

Ses auteurs qualifiaient déjà la baisse des taxes de « fausse bonne idée » et lui préféraient une aide ciblée sur les ménages modestes¹¹.

Une baisse effacée par la prochaine hausse

Baisser les taxes aujourd'hui ne ferait que préparer un rattrapage plus brutal demain. La situation géopolitique est loin d'être réglée, et le baril peut remonter à tout moment. Une baisse de 20 centimes serait absorbée en quelques semaines par une nouvelle tension au Moyen-Orient ; il faudrait alors choisir entre la prolonger, à grands frais, ou la supprimer au pire moment. Le pétrole est un produit dont on sait qu'il va structurellement renchérir, et dont il est vital de se débarrasser. Lutter contre sa hausse en baissant les taxes, c'est se battre contre la marée.

Le coût caché : les taux d'intérêt

Si l'État dépensait à nouveau 8 milliards d'euros pour soutenir la consommation de pétrole, les investisseurs y verraient la preuve qu'il ne se soucie pas de l'équilibre de ses finances. La conséquence serait un renchérissement des taux : ceux auxquels nous finançons notre dette, ceux des ménages qui souhaitent acheter un logement, ceux des entreprises qui veulent investir.

L'ordre de grandeur est simple à établir. La dette publique atteignait 3 460 milliards d'euros fin 2025. Une hausse durable de 0,1 point des taux, une fois la dette renouvelée, coûte donc **environ 3,5 milliards d'euros par an**, et cela chaque année. Les 8 milliards que l'on croirait faire économiser aux Français partiraient chez les producteurs de pétrole, et la France pourrait payer plusieurs fois l'addition par la hausse des taux. C'est perdant pour tout le monde.

Quand le pétrole flambe, l'État ne s'enrichit pas

Une idée reçue veut que l'État profite de la flambée. C'est inexact. La principale taxe sur les carburants, l'accise (ex-TICPE), dépend du volume consommé et non du prix du pétrole : si le baril est à 150 dollars mais que personne n'achète, l'État ne s'enrichit pas. Seule la TVA suit le prix. Au 20 septembre 2026, Bercy constatait même 407 millions d'euros de recettes fiscales liées aux carburants en moins, sous l'effet de la baisse des volumes consommés¹².

Baisse générale ou aide ciblée : ce que chacun y gagne

Critère	Baisse générale des taxes	Notre approche : cibler et équiper
Coût public	5 Md€ par tranche de 10 centimes	Limité aux publics ciblés, avec clause d'extinction
Bénéficiaires	D'abord ceux qui roulent le plus	Ceux qui roulent par nécessité
Signal prix	Détruit	Préservé
Patrimoine laissé	Aucun	Véhicules, bornes, pompes à chaleur, panneaux
Facture pétrolière	Maintenue	Réduite durablement
Effet sur les taux	Défavorable	Neutre ou favorable

¹¹Assemblée nationale, proposition de loi n° 5006, XVe législature, 2022, exposé des motifs : « La baisse des taxes sur les carburants est une fausse bonne idée [...] 10 centimes de moins au litre équivaut à un manque à gagner de 5 milliards d'euros pour l'État. » Le texte proposait d'élargir le chèque énergie aux frais de carburant.

¹²Ministère de l'Économie (Bercy), données au 20 septembre 2026, rapportées par la presse ; sur l'assiette de l'accise, voir la position de Bercy relayée par l'AFP, mars 2026.

LA PROPOSITION

Proposition 1 (volet fiscal). Refuser toute baisse générale des taxes sur les carburants. Réserver l'argent public aux aides ciblées sur ceux qui roulent par nécessité et, surtout, à l'équipement des ménages et des professionnels.

CONVICTION

« Dans tous les problèmes que la France rencontre, nous sommes pour des réponses structurelles, pas pour des pansements sur des jambes de bois. »

CHAPITRE 3

Pourquoi bloquer les prix est pire encore

1 200

stations TotalEnergies plafonnées à
1,99 €

– 40 %

de volumes pour certaines stations
indépendantes

2 000

stations indépendantes en grande
fragilité

L'ESSENTIEL

Le blocage des prix favorise les grands groupes intégrés et condamne les stations rurales indépendantes.

Un prix bloqué sous le cours mondial détourne les cargaisons vers d'autres ports : c'est le meilleur moyen de créer la pénurie.

Ceux qui réclament le blocage obtiendraient l'inverse de ce qu'ils cherchent.

Le blocage tue les stations rurales indépendantes

L'expérience est en cours. TotalEnergies plafonne ses prix à 1,99 € le litre dans 1 200 stations, principalement rurales. Le groupe le peut : il maîtrise toute la chaîne, de l'extraction à la pompe, et absorbe les pertes en amont. Son président a chiffré le coût de l'opération à 200 millions d'euros depuis le début de la guerre au Moyen-Orient¹³.

Les stations indépendantes, elles, achètent leur carburant au prix du marché et ne vivent que de quelques centimes de marge par litre. Elles ne peuvent pas s'aligner. Leurs clients font le plein à la station Total la plus proche, ou près de la métropole lorsqu'ils s'y rendent. Certaines ont vu leurs volumes chuter de 40 % ; la fédération qui les représente, la FF3C, a saisi l'Autorité de la concurrence et estime que plus de 2 000 stations indépendantes sont en grande fragilité.

Le scénario est connu : la station du village ferme, remplacée au mieux par un automate, avec des prix toujours plus élevés. Le blocage des prix menace la survie des stations indépendantes et donne l'avantage aux grands groupes. C'est exactement l'inverse de ce que voudraient ceux qui le réclament : une dissonance complète.

Le blocage organise la pénurie

Un superpétrolier transporte environ deux millions de barils, soit près de 200 millions de dollars au cours actuel. Si son chargement est destiné à la France mais que le prix de vente y est bloqué sous le prix mondial, l'armateur constatera vite qu'il peut envoyer son navire dans n'importe quel autre port et le vendre au prix du marché. Le choix sera rapide.

Nous l'avons déjà vécu : en 2020, des cargaisons de masques destinées à la France ont été rachetées sur le tarmac des aéroports chinois par des acheteurs plus offrants. Ne doutons pas que certains

¹³franceinfo, « Des stations-service indépendantes vont saisir l'Autorité de la concurrence contre le plafonnement des prix des carburants mis en place par TotalEnergies », 15 juillet 2026 ; France 3 Centre-Val de Loire, septembre 2026 (Fédération française des combustibles, carburants et chauffage, FF3C).

n'hésiteront pas à faire de même pour l'essence. Si l'on voulait organiser la pénurie, bloquer les prix serait le meilleur moyen d'y parvenir.

Trois réponses à la flambée : ce qu'elles produisent

	Blocage des prix	Baisse générale des taxes	Prix plancher et équipement
Coût public	Faible pour l'État, reporté sur les distributeurs	5 Md€ par tranche de 10 centimes	Recettes quand le baril reflue
Stations rurales	Menacées de fermeture	Neutre	Aidées à se moderniser
Approvisionnement	Risque de pénurie	Neutre	Neutre
Dépendance au pétrole	Maintenue	Maintenue	Réduite chaque année
Ce qu'il en reste dans cinq ans	Moins de stations	De la dette	Des véhicules, des bornes, des trains

LA PROPOSITION

Proposition 1 (volet prix). Refuser tout blocage administratif des prix à la pompe. Protéger le maillage des stations rurales par des aides ciblées à leur modernisation (bornes de recharge, diversification des services) plutôt que par une guerre des prix qu'elles ne peuvent pas gagner.

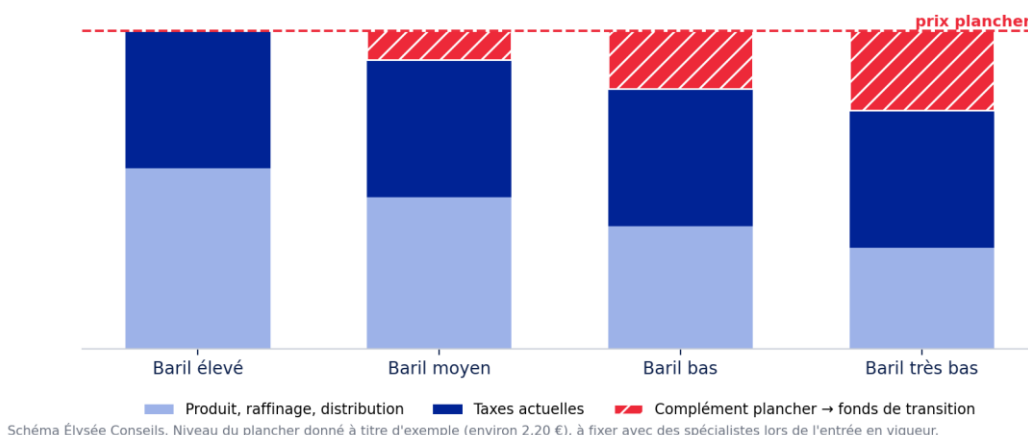
CHAPITRE 4

Un prix plancher pour financer la sortie du pétrole



Prix plancher : quand le baril baisse, l'écart finance la transition

Schéma de principe, non chiffré : prix TTC à la pompe selon le cours du pétrole



≈ 2,20 €

niveau indicatif du plancher, à fixer avec des spécialistes

7,3 c€

coût des CEE par litre de carburant en 2023 (Cour des comptes)

> 8 Md€

mobilisés par les CEE en 2026

L'ESSENTIEL

Quand le baril reflue, le prix à la pompe ne s'effondre pas : l'écart finance la transition.

Quand le baril flambe, le plancher ne joue pas : il n'ajoute aucune taxe en pleine crise.

Les CEE sont réformés, contrôlés et recentrés sur l'équipement des ménages.

Le principe : tenir le prix quand le pétrole reflue

Il faut un signal prix important sur le fossile pour permettre les changements de comportement. Les derniers chiffres de vente le montrent : en août 2026, les voitures électriques ont atteint le record de 38,2 % des immatriculations neuves¹⁴. Cette dynamique est fragile. Si le prix du litre retombe, elle retombera avec lui.

Nous proposons donc une **accise variable**. Le principe est simple : si demain le prix HT du carburant baisse, l'accise remonte d'autant, de sorte que le prix à la pompe se maintient autour d'un niveau plancher. Si le prix remonte, le complément s'efface et le mécanisme n'a aucune incidence. Toutes les ressources ainsi générées financent la transition : leasing social, bornes, pompes à chaleur, fret ferroviaire.

¹⁴SDES, *Immatriculations des véhicules routiers*, août 2026 ; AAA Data, communiqué du 1er septembre 2026 (voitures d'occasion électriques : + 32 % sur un an).

Le niveau du plancher est donné ici à titre d'exemple, autour de 2,20 € le litre. Il sera fixé avec des spécialistes au moment de l'entrée en vigueur, puis révisé en fonction de l'évolution des prix du pétrole. Fixé au niveau du prix constaté lors de l'entrée en vigueur, il n'entraîne aucune hausse immédiate.

À SAVOIR · L'INVERSE DE LA « TIPP FLOTTANTE »

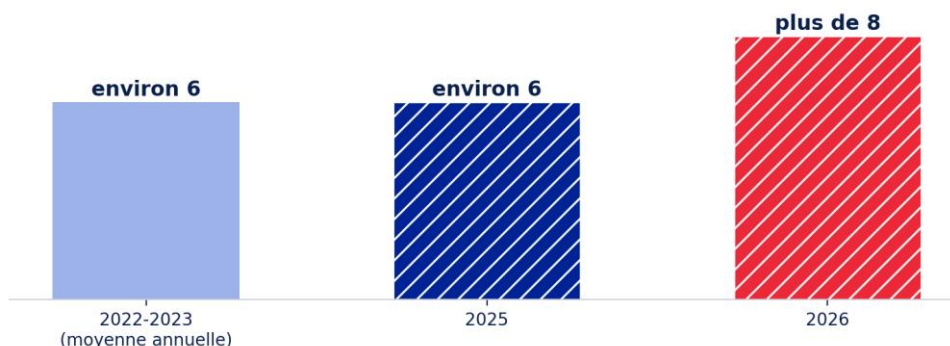
Entre 2000 et 2002, la France a expérimenté une « TIPP flottante » : la taxe baissait quand le prix du pétrole montait, pour amortir les hausses. Le mécanisme a coûté cher et a été abandonné. Notre accise variable fait l'inverse : elle ne coûte rien quand le pétrole flambe, et elle capte la baisse quand il reflue, au profit de la transition¹⁵.

Les certificats d'économies d'énergie : un bon outil, mal piloté



Les CEE : plus de 8 milliards payés à la pompe et au compteur

Coût annuel du dispositif des certificats d'économies d'énergie, en milliards d'euros



Sources : Cour des comptes, Les certificats d'économies d'énergie, septembre 2024 (7,3 c€/l de carburant en 2023) ; ministère, décret du 30 octobre 2025 (6e période). Hachures : estimations.

Les certificats d'économies d'énergie (CEE) obligent les fournisseurs d'énergie et les distributeurs de carburants à financer des économies d'énergie. Ils répercutent ce coût sur leurs prix de vente : selon la Cour des comptes, les CEE représentaient environ 7,3 centimes par litre de carburant en 2023 et 164 € par ménage¹⁶. Le dispositif dépasse 8 milliards d'euros en 2026, avec des obligations relevées de 27 % pour la période 2026-2030.

Ces sommes n'entrent pas dans les caisses de l'État : elles transitent par des acteurs privés. La Cour des comptes a relevé que les économies affichées pour 2022 et 2023 étaient surestimées d'au moins 30 %, que les frais de gestion des intermédiaires et la TVA absorbaient 30 % du coût du dispositif, et que les risques de fraude étaient importants. Elle a appelé à une réforme structurelle.

Certains proposent de supprimer les CEE pour baisser le prix à la pompe de 15 à 17 centimes. L'estimation est deux fois supérieure au coût mesuré par la Cour des comptes, et la suppression priverait la transition de son principal financement. Nous proposons au contraire de les garder, de mieux contrôler leur usage, et de les rediriger en priorité vers :

- les **pompes à chaleur** , pour sortir du fioul et du gaz de chauffage ;

¹⁵Le mécanisme de « TIPP flottante » a été instauré fin 2000 et supprimé en 2002. Rapprochement : les auteurs des séries de la revue *Transports urbains* (note 7) appelaient à un « signal-prix inverse ».

¹⁶Cour des comptes, *Les certificats d'économies d'énergie*, septembre 2024 : coût d'environ 6 Md€ par an en 2022-2023, 164 € par ménage en 2023, économies surestimées d'au moins 30 %, frais de gestion et TVA représentant 30 % du coût. Obligations de la 6e période fixées par le décret du 30 octobre 2025.

- les **bornes de recharge domestiques** des véhicules électriques ;
- le **leasing social**, qu'ils financent déjà en partie ;
- les **installations solaires des particuliers**, ce qui suppose d'adapter le cadre du dispositif, le photovoltaïque n'étant pas aujourd'hui une « économie d'énergie » au sens des CEE.

UN PRÉLÈVEMENT QUI S'ÉTEINT DE LUI-MÊME

Les CEE assis sur les carburants rapportent d'autant moins que l'on consomme moins de carburant. Leur baisse signifiera qu'il y a de plus en plus de véhicules électriques : c'est un prélèvement orienté, qui s'éteint de lui-même le jour où le besoin n'est plus là.

Aujourd'hui / Avec la réforme

Levier	Aujourd'hui	Avec la réforme
Prix à la pompe quand le baril reflue	Il retombe, la transition ralentit	Il se maintient au niveau plancher
Recette de la baisse du baril	Aucune	Fléchée vers l'équipement
CEE	Plus de 8 Md€, contrôle insuffisant	Contrôlés, mesurés, recentrés
Usage prioritaire des CEE	Plus de 200 opérations éligibles	Pompes à chaleur, bornes, leasing social, solaire

LA PROPOSITION

Proposition 2. Instaurer un prix plancher des carburants fossiles par une accise variable, dont le produit est intégralement fléché vers l'équipement des ménages et des professionnels.

Proposition 3. Réformer les CEE : contrôle renforcé des opérations, mesure des économies réelles, recentrage sur les pompes à chaleur, les bornes domestiques, le leasing social et, après adaptation du cadre, le solaire des particuliers.

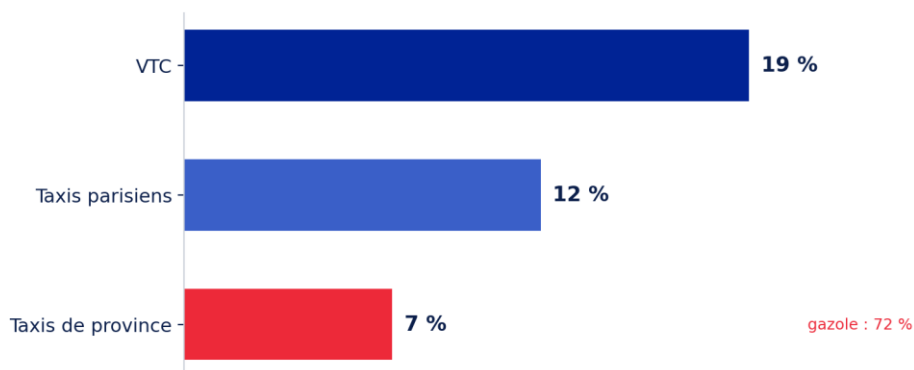
CHAPITRE 5

Protéger ceux qui roulent par nécessité



Quatre ans après 2022, les taxis de province roulent encore au gazole

Part des véhicules à faibles émissions dans chaque flotte (données 2024)



Source : Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, rapport 2026 (données 2024), cité par la presse spécialisée.

0 %

de revalorisation du barème kilométrique en 2026

+ 20 %

de majoration du barème pour les véhicules électriques depuis 2021

7 %

des taxis de province à faibles émissions

L'ESSENTIEL

Le barème kilométrique n'a pas été revalorisé en 2026, en pleine flambée : il doit suivre le prix réel.

Un crédit d'impôt remboursable protège aussi ceux qui ne paient pas d'impôt.

Pour les taxis, l'intérêt d'électrifier est désormais évident : l'aide peut s'arrêter.

Un barème kilométrique qui suit le prix réel

Les salariés qui déclarent leurs frais réels peuvent déduire leurs trajets professionnels selon un barème kilométrique fixé chaque année en fonction de la puissance fiscale du véhicule. Ce barème n'a pas été revalorisé en 2026¹⁷, alors même que le prix du gazole flambait. Nous proposons qu'il soit réévalué automatiquement chaque année, dans la loi de finances, en fonction du prix moyen réel du gazole et de l'essence sur l'année écoulée. Le précédent existe : le barème avait été relevé de 10 % en 2022.

Un crédit d'impôt kilométrique remboursable

Prenons l'exemple souvent cité de l'infirmière libérale qui se déplace chez ses patients. Pour elle comme pour les autres professions itinérantes, nous proposons un crédit d'impôt calculé sur les kilomètres parcourus. Nous parlons bien d'un **crédit** d'impôt : ceux qui ne paient pas d'impôt recevraient un chèque. Le problème des non-imposables est ainsi résolu.

¹⁷Ministère de l'Économie, « Impôt sur le revenu : tout savoir sur le barème des frais kilométriques », 13 avril 2026 : barème non revalorisé en 2026 ; majoration de 20 % pour les véhicules électriques depuis 2021.

Deux garde-fous encadrent le dispositif. D'abord, le crédit est **plafonné au surcoût** par rapport à un prix de référence : il compense la flambée, pas le carburant lui-même. Ensuite, il est **contrôlé par comparaison avec l'année précédente** : une infirmière qui déclarerait 15 000 km cette année après 5 000 km l'an dernier serait immédiatement repérée. L'aide ne récompense donc pas le fait de rouler ; elle compense une contrainte.

Pour l'électrique : un forfait limité dans le temps pour animer l'occasion

Depuis 2021, le barème kilométrique est majoré de 20 % pour les véhicules électriques. Nous proposons de le maintenir, sous la forme d'un forfait fixé à un juste milieu, indépendant de la taille de la batterie, pour ne pas inciter à acheter de grosses batteries. Ce barème avantageux serait limité aux trois ou quatre premières années du véhicule.

L'effet recherché est double : encourager les professionnels à passer à l'électrique, puis à revendre leur véhicule au bout de trois ou quatre ans, lorsqu'ils ne bénéficient plus de l'avantage. Ces véhicules récents viendraient alimenter le marché de l'occasion, dont les ménages modestes ont besoin. La demande existe déjà : les ventes de voitures électriques d'occasion progressent de 32 % sur un an, et les acheteurs constatent des prix en hausse et des annonces qui partent en quelques heures. Le jour où ce marché sera dynamique, la mesure s'éteindra, en pente douce.

Taxis, VTC, ambulances : l'électrique paye de lui-même

La première crise récente des carburants, en 2022, s'est produite alors que des modèles électriques étaient déjà disponibles. Quatre ans plus tard, le constat est sévère : les véhicules à faibles émissions ne représentent que 19 % de la flotte des VTC, 12 % des taxis parisiens et 7 % des taxis de province, où le gazole pèse encore 72 %¹⁸.

Une aide de 3 500 à 5 500 € est ouverte aux taxis pour les commandes passées entre le 1er septembre et le 31 décembre 2026. Nous proposons qu'elle s'arrête à cette date et ne soit pas prolongée. Avec un gazole à 2,50 €, il n'est pas besoin d'aide pour comprendre que l'on gagne de l'argent en roulant à l'électricité : les économies de carburant et d'entretien suffisent. Les VTC et les ambulanciers suivent le même raisonnement, et beaucoup achètent déjà des véhicules électriques ; un chauffeur qui se lance aujourd'hui ne choisit plus un véhicule au gazole.

Les entreprises, partenaires de la mobilité de leurs salariés

Les grandes entreprises paient déjà la hausse du pétrole : par leurs importations, plus chères, par leurs clients, qui ont moins d'argent à dépenser, et par des salariés moins mobiles. Les entreprises françaises ont en outre des marges parmi les plus faibles d'Europe. Rien ne s'oppose toutefois à ce que celles qui le peuvent accordent davantage de jours de télétravail en période de crise, ou versent temporairement des chèques énergie exonérés de charges et d'impôt : faire venir un salarié au travail est vital pour elles.

Aujourd'hui / Avec la réforme

Public	Aujourd'hui	Avec la réforme
Salariés aux frais réels	Barème non revalorisé en 2026	Barème indexé chaque année sur le prix réel

¹⁸Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, rapport 2026 (données 2024) ; ministère de la Transition écologique, communiqué du 12 août 2026 sur l'aide aux taxis (commandes du 1er septembre au 31 décembre 2026).

Public	Aujourd'hui	Avec la réforme
Professions itinérantes	Déduction limitée aux imposables	Crédit d'impôt remboursable, plafonné et contrôlé
Conducteurs de véhicules électriques	Barème majoré de 20 %, sans limite de durée	Forfait limité aux 3 ou 4 premières années
Taxis	Aide de 3 500 à 5 500 € jusqu'au 31 décembre 2026	Fin de l'aide : l'électrique paye de lui-même

LA PROPOSITION

Proposition 4. Indexer chaque année le barème kilométrique sur le prix moyen réel des carburants de l'année écoulée.

Proposition 5. Créer un crédit d'impôt kilométrique remboursable pour les professions itinérantes, plafonné au surcoût par rapport à un prix de référence et contrôlé par comparaison avec l'année précédente.

Proposition 6. Maintenir pour les véhicules électriques un barème forfaitaire, indépendant de la taille de la batterie, limité aux trois ou quatre premières années du véhicule, pour alimenter le marché de l'occasion. Fin de l'aide spécifique aux taxis au 31 décembre 2026.

CHAPITRE 6

Équiper plutôt que subventionner

Une voiture électrique neuve pour moins que le plein du mois

Loyer mensuel du leasing social 2026, en euros, comparé à une dépense de gazole de 100 € par semaine

Sources : offres constructeurs du leasing social 2026 (loyers hors options, 36 mois, 15 000 km/an minimum) ; $100 € \times 52 \div 12 = 433 €/\text{mois}$. Recharge non incluse.**94 €**

par mois : le premier loyer du leasing social 2026

38,2 %

de voitures électriques dans les ventes d'août 2026

13,9 %

seulement pour les utilitaires légers

L'ESSENTIEL

Une voiture électrique neuve peut coûter moins cher par mois que le carburant d'une voiture thermique.

Les utilitaires des artisans restent loin derrière : le double amortissement doit les faire basculer.

Recharger chez soi, la nuit ou au soleil, rend l'électricité encore plus avantageux.

Il y a presque toujours une alternative

On entend souvent qu'un prix élevé ne sert à rien quand on n'a pas d'alternative. L'argument mérite d'être pris au sérieux, mais il sous-estime ce qui existe déjà. Le leasing social 2026, ouvert le 16 juillet, propose des voitures électriques neuves à partir de 94 € par mois aux ménages actifs dont le revenu fiscal de référence ne dépasse pas 16 880 € par part, sur au moins 36 mois, avec 15 000 km par an inclus. Hors aide, on trouve des véhicules électriques en location autour de 250 à 300 € par mois.

Exemples chiffrés : combien coûte réellement le passage à l'électrique ?

Profil	Thermique : carburant seul	Électrique : loyer + recharge	Écart mensuel
Salarié rural, 15 000 km/an, leasing social (Renault 5)	179 €	139 € + 38 € = 177 €	Une voiture neuve pour le prix du seul carburant
Infirmière libérale, 30 000 km/an, location hors aide	357 €	250 € + 75 € = 325 €	– 32 €, sans l'entretien

Profil	Thermique : carburant seul	Électrique : loyer + recharge	Écart mensuel
Gros rouleur : 100 € de gazole par semaine (≈ 36 000 km/an)	433 €	250 € + 90 € = 340 €	– 93 €, soit près de 1 100 € par an

Source : estimations Élysée Conseils. Hypothèses : thermique 6 l/100 km au prix du gazole du 18 septembre 2026 (2,383 €) ; électrique 15 kWh/100 km rechargés à domicile à 0,20 €/kWh ; loyers des offres 2026. L'entretien, plus faible en électrique, n'est pas compté.

Pour le salarié rural qui entretient une vieille voiture, gourmande et coûteuse à réparer, le leasing social permet de rouler en voiture neuve pour le prix du seul carburant. Pour celui qui dépense 100 € de gazole par semaine, un véhicule électrique en location reste gagnant de plusieurs centaines d'euros par an. Et celui qui doit payer le litre 4 € pour aller travailler pourra compter sur le barème kilométrique et le crédit d'impôt du chapitre précédent.

EN PRATIQUE

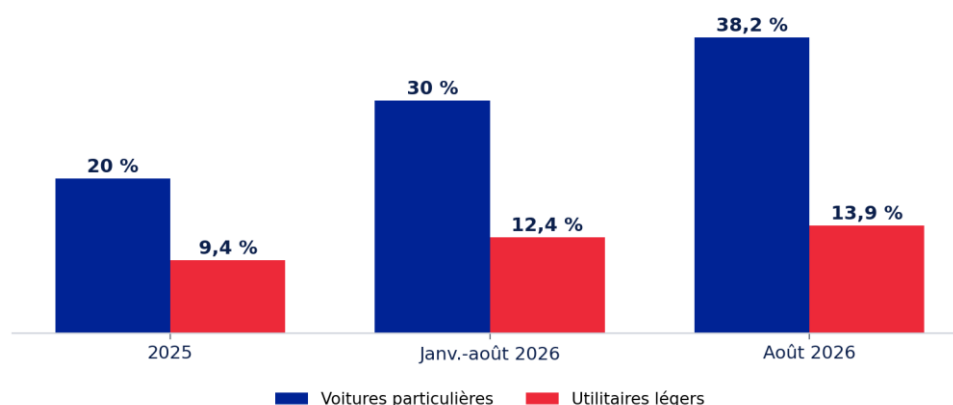
Une citadine électrique à moins de 13 000 €. La Citroën ë-C3 dans sa version à petite autonomie, affichée 19 990 € au catalogue, peut descendre à 12 990 € avec les aides CEE et la prime du constructeur. La Renault Twingo électrique a été lancée à 13 750 € aides déduites. Le prix d'accès à l'électrique neuve rejoint désormais celui d'une petite citadine thermique¹⁹.

Les utilitaires : le chaînon manquant



Les utilitaires restent loin derrière les voitures dans l'électrification

Part des modèles 100 % électriques dans les immatriculations neuves, France



Sources : SDES (voitures, août 2026 : 38,2 %) ; AAA Data (cumul 2026) ; AVEM et Journal de l'Automobile d'après AAA Data (utilitaires légers < 3,5 t).

Le retard des utilitaires est encore plus net que celui des taxis. En 2025, seuls 9,4 % des utilitaires légers vendus étaient électriques, contre 20 % des voitures. Depuis janvier 2026, cette part atteint 12,4 %, et 13,9 % en août, quand les voitures dépassent 38 %²⁰. Pour les camions, le gazole domine encore avec plus de 90 % des ventes.

¹⁹Offres des constructeurs, 2026, rapportées par la presse automobile ; montants dépendant des conditions de ressources.

²⁰Journal de l'Automobile, janvier 2026 (utilitaires 2025 : 9,4 %) ; AVEM d'après AAA Data, septembre 2026 (cumul 2026 : 12,4 % ; août : 13,9 %).

L'offre existe dans tous les formats d'utilitaires

Format	Modèles électriques	Assemblage	Autonomie indicative
Fourgonnette	Renault Kangoo E-Tech ; Citroën ë-Berlingo, Peugeot e-Partner, Opel Combo-e	Maubeuge ; Vigo (Espagne)	≈ 280 km
Fourgon moyen	Renault Trafic E-Tech ; Peugeot e-Expert, Citroën ë-Jumpy, Opel Vivaro-e	Sandouville ; Hordain (Nord)	≈ 330 km
Grand fourgon	Renault Master E-Tech ; Peugeot e-Boxer, Citroën ë-Jumper, Fiat E-Ducato	Batilly ; Atessa (Italie)	jusqu'à 460 km

Source : constructeurs et presse professionnelle, 2026 (autonomies WLTP annoncées).

Le coût reste le frein principal. Les loyers affichés sont souvent trompeurs : une fourgonnette annoncée à 139 € par mois revient en réalité à plus de 210 € une fois les frais comptés, et les contrats varient fortement en durée et en kilométrage. Le bonus écologique a été supprimé pour les entreprises ; les CEE sont devenus l'aide principale. Depuis le 1er juin 2026, leur montant dépend du poids du véhicule et de son lieu d'assemblage : il peut atteindre 9 900 € pour un grand fourgon assemblé en France, contre environ 1 400 € pour un modèle assemblé hors d'Europe²¹.

Le double amortissement pour les professionnels

Un suramortissement existe déjà pour les véhicules à énergie propre, mais il ne concerne, parmi les utilitaires, que ceux de 2,6 à 3,5 tonnes²². Pour un fourgon électrique de 45 000 € HT, l'entreprise déduit ainsi 9 000 € (20 %) en plus de l'amortissement normal. Les petits utilitaires des artisans (Kangoo, Berlingo, Partner) en sont exclus, comme les voitures des professions qui roulent beaucoup : infirmières, taxis, ambulanciers.

Nous proposons un **double amortissement** : étendre le suramortissement aux utilitaires électriques de moins de 2,6 tonnes et aux véhicules électriques des professions itinérantes, avec un taux relevé, amortissable sur plusieurs années, et le rendre accessible aux transporteurs routiers qui électrifient leur flotte. Un amortissement ne profite qu'aux entreprises qui dégagent un bénéfice imposable : pour les petits artisans peu ou pas imposés, c'est le crédit d'impôt kilométrique qui prend le relais.

Recharger chez soi, la nuit et au soleil

En ruralité, la voiture ne sert pas qu'à aller travailler : on en a besoin pour conduire les enfants à l'école quand il n'y a pas de transports en commun, pour faire ses courses, pour ses activités et ses loisirs. Les indemnités kilométriques ne couvrent que le trajet professionnel. La vraie réponse est ailleurs : la ruralité compte un grand nombre de maisons individuelles et de petits immeubles, où l'on peut produire son électricité et recharger chez soi.

- **Un grand plan solaire** sur les maisons individuelles, en ruralité comme en périphérie des métropoles : il figure déjà dans le chapitre Énergie du programme, auquel ce rapport renvoie.
- **Un tarif de recharge nocturne dédié** aux propriétaires de véhicules électriques, sur le modèle du tarif Tempo, pour les inciter à recharger la nuit, quand le parc nucléaire produit plus qu'on ne consomme.

²¹Arrêté du 18 mai 2026 refondant la prime CEE pour les véhicules électriques des entreprises ; décret n° 2024-1084 supprimant le bonus écologique pour les personnes morales ; presse professionnelle, 2026.

²²Code général des impôts, article 39 decies A : suramortissement des véhicules utilisant une énergie propre, pour les véhicules de 2,6 à 3,5 tonnes au taux de 20 %, prolongé jusqu'en 2030.

- **La recharge bidirectionnelle (V2H)**, qui permet à la voiture d'alimenter la maison. À partir du 1er janvier 2027, le règlement européen AFIR impose la norme ISO 15118-20, qui la rend possible, sur toutes les nouvelles bornes, publiques comme privées²³. Il aura fallu du temps ; le tarif dédié devra intégrer cette possibilité.

Des technologies qui lèvent les dernières objections

On oppose souvent à la voiture électrique les terres rares et les batteries. Ces objections s'effacent déjà. Les terres rares concernent les aimants des moteurs, pas les batteries : Renault produit des moteurs à rotor bobiné qui s'en passent, et Tesla a fait de même. Côté batteries, la technologie lithium-fer-phosphate (LFP) supprime déjà le cobalt et le nickel, et le sodium supprimera aussi le lithium. Les batteries tout-solides, annoncées par Toyota pour 2027-2028, promettent une durée de vie beaucoup plus longue, ce qui réduira d'autant la pression sur les matières premières²⁴. Ces technologies ne sont pas pour dans quinze ans : elles sont annoncées entre 2027 et 2030.

Le réseau de recharge, enfin, est de plus en plus efficace : traverser la France de Nice à Nantes avec une petite citadine électrique de première génération n'est pas le trajet le plus confortable, mais c'est aujourd'hui faisable. Nous visons rapidement plus de 50 % de voitures électriques dans les ventes neuves, pour renouveler le parc plus vite.

Aujourd'hui / Avec la réforme

Levier	Aujourd'hui	Avec la réforme
Petits utilitaires (< 2,6 t)	Pas de suramortissement	Double amortissement
Véhicules des professions itinérantes	Pas de suramortissement	Double amortissement
Leasing social	50 000 véhicules, budget annuel	Élargi, financé par les CEE
Recharge à domicile	Tarifs généraux	Tarif nocturne dédié, compatible V2H

LA PROPOSITION

Proposition 7. Instaurer un double amortissement pour les professionnels : extension du suramortissement aux utilitaires électriques de moins de 2,6 tonnes et aux véhicules électriques des professions itinérantes, avec un taux relevé, ouvert aussi aux transporteurs routiers.

Proposition 8. Élargir le leasing social, en plafond de revenus et en nombre de véhicules, et le financer par les CEE réformés.

Proposition 9. Créer un tarif de recharge nocturne dédié aux véhicules électriques, compatible avec la recharge bidirectionnelle, en articulation avec le plan solaire du chapitre Énergie.

²³Règlement (UE) 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) : norme EN ISO 15118-20 obligatoire pour les nouveaux points de recharge à compter du 1er janvier 2027.

²⁴Toyota, feuille de route des technologies de batteries : premiers véhicules à batterie tout-solide annoncés pour 2027-2028.

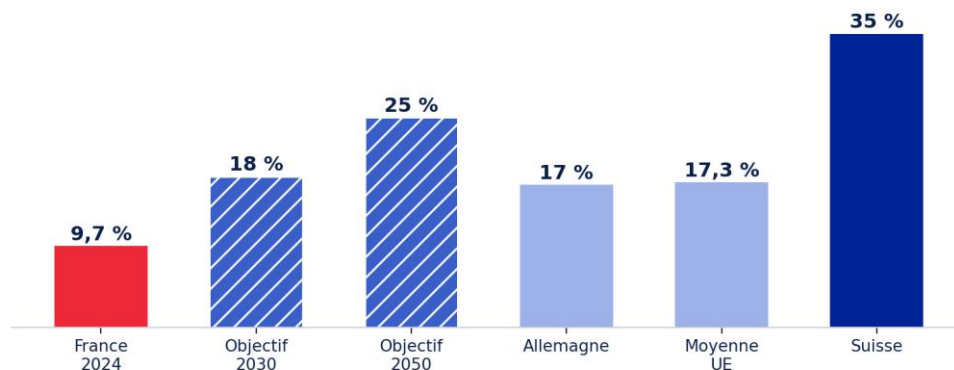
CHAPITRE 7

Remettre les camions sur le rail



Le rail ne transporte qu'une marchandise sur dix en France

Part modale du fer dans le transport de marchandises, en % des tonnes-kilomètres



Sources : SDES (2024), Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (2021), Eurostat, repris par The Shift Project (avril 2026).
Hachures : objectifs.

9,7 %

des marchandises transportées par le rail en France (2024)

97 %

des poids lourds roulent au gazole

× 4

moins d'émissions et d'énergie par le rail que par la route

L'ESSENTIEL

Les Français sont touchés au quotidien par le transport des marchandises qui leur sont livrées.

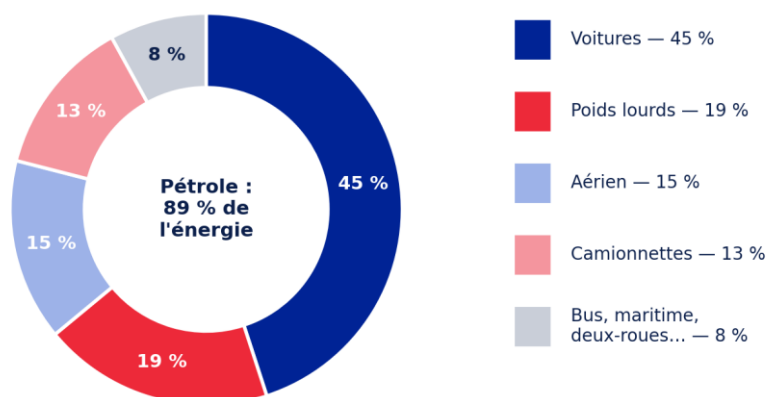
Le rail français est électrique, et son électricité décarbonée, dont nous maîtrisons le coût.

Le fret ferroviaire est l'arlésienne des politiques de transport ; un gazole à 3 € peut être le déclic.

Un transport de marchandises qui roule au gazole

Voitures et camions : près des deux tiers des émissions du transport

Émissions de gaz à effet de serre du transport par mode, en %, routes internationales comprises



Sources : SDES 2023 et Citepa, Secten 2024, repris par The Shift Project, Réussir la transition dans l'incertitude, avril 2026.

Ce qui touche le plus les Français au quotidien, ce sont les transports : leurs propres déplacements, mais aussi ceux des marchandises qui leur sont livrées. Le transport de marchandises passe à près de 90 % par la route, dans des poids lourds qui fonctionnent au gazole à 97 %. Ils ont émis 27 millions de tonnes de CO₂ en 2024, soit 7 % des émissions de la France²⁵. Le rail, lui, ne transporte que 9,7 % des marchandises, contre 17 % en Allemagne, 17,3 % en moyenne européenne et 35 % en Suisse.

La Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, adoptée en 2021, vise à doubler cette part pour atteindre 18 % en 2030, puis 25 % en 2050²⁶. On en parle depuis vingt ans comme de l'arlésienne : malgré plusieurs plans de relance depuis 2004, la part du rail n'a pas augmenté, et ses volumes ont baissé de 43 % depuis 2000. Avec un gazole à 3 €, ce sera peut-être le déclic.

Des autoroutes ferroviaires de l'Espagne au Benelux et à l'Italie

La traversée de la France, de la frontière espagnole aux Pays-Bas ou vers l'Italie, peut se faire par le rail. Le réseau français est électrifié sur ses grands axes, et son électricité est décarbonée ; nous avons un plan dans le programme pour en maîtriser le coût. Le rail divise par quatre au moins les émissions et la consommation d'énergie par rapport au camion thermique.

Le transit international représente entre 10 et 15 % des tonnes-kilomètres transportées en France. The Shift Project propose d'instaurer une obligation progressive de recours au rail pour ce transit²⁷. L'Autriche a appliqué un dispositif semblable, jugé contraire à la libre circulation des marchandises par la Commission européenne : une telle obligation doit donc être portée au niveau européen, ce que nous ferons.

²⁵The Shift Project, *Réussir la transition dans l'incertitude*, avril 2026, chantiers « Relancer le fret ferroviaire » et « Électrifier les poids lourds », d'après SDES et Citepa.

²⁶Ministère de la Transition écologique, *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, septembre 2021 (72 mesures ; objectif de doublement de la part modale inscrit dans la loi Climat et résilience).

²⁷The Shift Project, *Réussir la transition dans l'incertitude*, avril 2026 : « il faudrait instaurer une obligation de recours au fer pour le transit international (allant d'Espagne en Belgique par exemple) ». Le même rapport rappelle la décision de la Commission européenne sur le dispositif autrichien.

Aujourd'hui / Avec la réforme

Levier	Aujourd'hui	Avec la réforme
Part du rail dans le fret	9,7 % (2024)	Objectif 18 % en 2030, tenu
Transit international	Par la route, surtout au gazole	Obligation progressive de recours au rail, portée au niveau européen
Autoroutes ferroviaires	Peu nombreuses	Axes Espagne–Benelux et vers l'Italie
Énergie du fret	Gazole importé	Électricité décarbonée produite en France

LA PROPOSITION

Proposition 10. Développer les autoroutes ferroviaires sur les axes de transit (frontière espagnole–Benelux, vers l'Italie), en moderniser le réseau et les terminaux, et porter au niveau européen une obligation progressive de recours au rail pour le transit international de marchandises.

CHAPITRE 8

La souveraineté des carburants qui resteront

Le CO₂ du ciment devient le kérosène de nos avions

Schéma de principe : ce qui entre, ce qui sort (répartition proposée par Élysée Conseils)

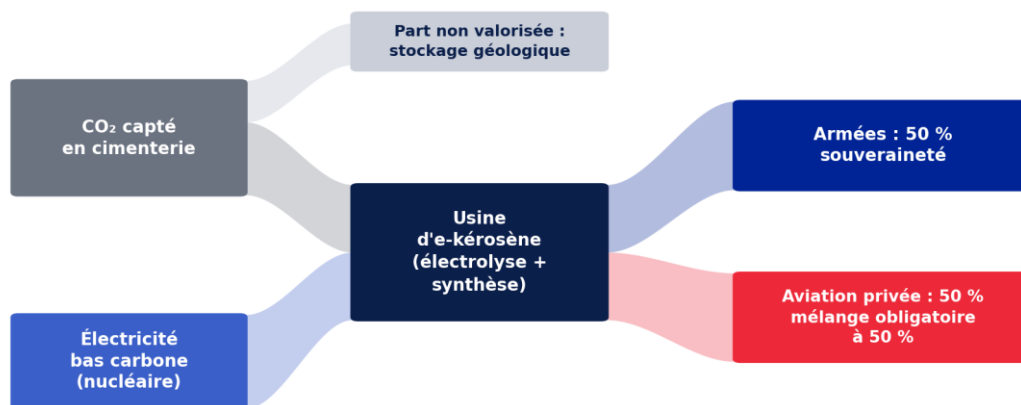


Schéma Élysée Conseils. Le mélange de kérosène de synthèse est aujourd'hui plafonné à 50 % par la norme ASTM D7566.

3,86 €/hLl'accise du gazole non routier agricole,
contre 24,81 €/hL**– 60 %**d'émissions au moins avec le B100 de
colza**50 %**

d'e-kérosène exigé pour l'aviation privée

L'ESSENTIEL

Certains usages ne s'électrifient pas de sitôt : le tracteur, le chalutier, l'avion.

Pour eux, nous proposons des carburants produits en France, sans concurrencer l'alimentation.

Le CO₂ capté dans nos cimenteries devient le kérosène de nos armées et de l'aviation privée.

Agriculture et pêche : déplacer l'avantage fiscal vers le litre décarboné

L'agriculture et la pêche sont les deux secteurs les plus exposés au dérèglement climatique et parmi les moins électrifiables : un tracteur qui travaille quatorze heures en pleine parcelle ou un chalutier parti trois jours en mer ne fonctionneront pas à la batterie avant longtemps. Depuis juillet 2024, les exploitants s'approvisionnent en gazole non routier au tarif réduit d'accise de 3,86 € par hectolitre, au lieu de 24,81 €²⁸. Ce soutien est légitime, mais il subventionne durablement la dépendance au pétrole.

Nous proposons de ne pas supprimer cet avantage, mais de le **déplacer** : il cessera progressivement de porter sur le litre de gazole pour porter sur le litre décarboné. Pour l'agriculteur, le prix à la cuve ne bouge pas ; pour la trajectoire, tout change. C'est une subvention à la dépendance transformée en subvention

²⁸Direction générale des douanes et droits indirects, *Gazole non routier* ; décret n° 2024-605 du 26 juin 2024 (tarif réduit de 3,86 €/hL appliqué dès la facturation depuis le 1er juillet 2024).

à la souveraineté, à budget constant. Ce volet est développé dans notre article « Libérer nos agriculteurs et nos pêcheurs de la dictature du pétrole » (avril 2026), auquel ce rapport renvoie.

- **Pour l'agriculture, le B100 de colza français**, qui réduit d'au moins 60 % les émissions de CO₂²⁹. Le colza est d'abord cultivé pour ses tourteaux, riches en protéines et destinés à l'alimentation animale ; l'huile n'en est que le coproduit. Le B100 ne concurrence donc pas l'alimentation : il valorise l'excédent d'un coproduit de notre souveraineté protéique.
- **Pour la pêche, le HVO**, un gazole de synthèse qui fonctionne sans modification dans les moteurs existants et réduit de 85 à 90 % les émissions lorsqu'il est produit à partir de déchets, selon l'ADEME. Le verrou n'est pas technique mais logistique : il n'y a pas de pompe à quai. Il faut financer l'avitaillement dans les ports de pêche.
- **Deux limites assumées.** Le gisement de colza est borné : les biocarburants sont un pont pour les usages non électrifiables, pas une solution générale. Et le HVO importé peut provenir d'huile de palme : nous exigeons une traçabilité opposable, déchets et résidus ou colza européen.

E-kérosène : du ciment aux avions

L'aviation militaire dépend à 100 % d'un pétrole importé, exposé au blocage d'Ormuz. Or nos cimenteries émettent du CO₂ qu'elles commencent à capter : sur le site de Montalieu-Vercieu (Isère), le projet VAIA vise à capter 1,2 million de tonnes par an. Associé à de l'hydrogène produit par électrolyse avec notre électricité bas carbone, ce CO₂ peut devenir de l'e-kérosène³⁰.

L'e-kérosène coûte plusieurs fois plus cher que le kérosène fossile. C'est le prix de l'assurance de notre souveraineté, et l'armée dispose de moyens, dont le budget a été augmenté. Pour rentabiliser l'outil industriel, nous proposons de dimensionner la production au double des besoins de l'armée de l'air : **la moitié lui serait réservée, l'autre moitié vendue à l'aviation privée.**

Il n'est pas besoin pour cela d'une surtaxe sur l'aviation privée. Il suffit de l'obliger à incorporer 50 % d'e-kérosène, soit le taux maximal de mélange autorisé aujourd'hui par la norme ASTM D7566. Ce carburant, de toute façon plus cher, supporte déjà des taxes perçues par l'État. Et il permet de décarboner notre industrie du ciment comme les autres grands émetteurs de CO₂. Quand on prend un jet privé, on a normalement quelques moyens : cela remet un peu de ce que beaucoup appellent la justice sociale.

À SAVOIR · LE CADRE EUROPÉEN

Le règlement européen ReFuelEU Aviation impose aux fournisseurs de carburant des aéroports européens une part minimale de carburants de synthèse : 1,2 % en 2030, puis 35 % en 2050³¹. Notre exigence de 50 % pour l'aviation privée va bien au-delà ; elle devra être articulée avec ce règlement et portée au niveau européen. La part de CO₂ capté qui n'est pas transformée en carburant est destinée au stockage géologique.

²⁹ADEME, analyses de cycle de vie des biocarburants (HVO issu de déchets : 85 à 90 % de réduction du puits à la roue) ; filière colza (B100 : au moins 60 % de réduction des émissions de CO₂). Voir aussi Élysée Conseils, « Libérer nos agriculteurs et nos pêcheurs de la dictature du pétrole », avril 2026.

³⁰Élysée Conseils, note de travail sur l'e-kérosène militaire, septembre 2026 (estimations à instruire avec l'industriel : consommation de carburacteur des armées d'environ 330 000 t par an, coût de l'e-kérosène de 6 000 à 8 000 € la tonne).

³¹Règlement (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) : 2 % de carburants durables en 2025, 6 % en 2030, 70 % en 2050, dont une part de carburants de synthèse de 1,2 % en 2030 et 35 % en 2050.

LA PROPOSITION

Proposition 11. Déplacer progressivement l'avantage fiscal du gazole non routier agricole vers le litre décarboné (B100 de colza français, HVO tracé), à budget constant, et financer l'avitaillement en HVO dans les ports de pêche.

Proposition 12. Adosser une filière d'e-kérosène au CO₂ capté des cimenteries : la moitié de la production réservée aux armées, l'autre moitié à l'aviation privée, tenue d'incorporer 50 % de carburant de synthèse.

QUESTIONS FRÉQUENTES

Les objections, et nos réponses

Maintenir un prix élevé, n'est-ce pas pénaliser les ruraux et les ménages modestes ?

Nous ne maintenons pas un prix élevé à tout prix : le plancher ne joue que lorsque le pétrole reflue, et son produit finance précisément l'équipement des ruraux et des ménages modestes. Ceux qui roulent par nécessité sont protégés par le barème kilométrique indexé et le crédit d'impôt remboursable. La baisse générale, elle, profite d'abord aux ménages aisés, qui roulent davantage.

Le signal prix ne sert à rien quand on n'a pas d'alternative.

Il existe presque toujours une alternative à moyen terme ; notre rôle est de la rendre accessible. Le leasing social propose des voitures électriques neuves dès 94 € par mois, et une citadine électrique peut s'acheter moins de 13 000 € aides déduites. Pour ceux qui n'ont vraiment pas le choix, le crédit d'impôt kilométrique compense le surcoût.

Combien coûtent ces propositions ?

L'essentiel est financé sans dépense budgétaire nouvelle : le prix plancher dégage des recettes quand le pétrole reflue, les CEE réformés financent l'équipement, et le basculement de l'avantage fiscal agricole se fait à budget constant. Les mesures fiscales ciblées (barème, crédit d'impôt, amortissement) seront chiffrées précisément avec la direction du budget ; elles restent sans commune mesure avec les 5 milliards d'euros que coûte chaque tranche de 10 centimes de baisse générale.

Pourquoi ne pas simplement supprimer les CEE pour faire baisser le prix de 15 centimes ?

Parce que la Cour des comptes a mesuré leur coût à environ 7,3 centimes par litre en 2023, et non 15, et parce qu'ils financent l'équipement qui fera baisser durablement la facture. Mieux vaut les contrôler et les recentrer que les supprimer.

Le prix plancher, n'est-ce pas une taxe de plus ?

Non : quand le pétrole est cher, comme aujourd'hui, il n'ajoute rien. Il empêche seulement le prix de s'effondrer quand le baril reflue, et capte cette baisse au profit de la transition plutôt qu'au profit d'une consommation accrue de pétrole importé.

Pourquoi arrêter l'aide aux taxis ?

Parce qu'avec un gazole à 2,50 €, l'intérêt de l'électrique se démontre de lui-même : les économies de carburant et d'entretien suffisent. L'argent public doit aller là où le marché ne suffit pas.

Comment abroger une mesure fiscale sans nouvelle loi ?

En l'inscrivant dès le vote avec sa clause d'extinction : indicateur déclencheur, date de revue et dégressivité automatique sur trois ans. La loi prévoit elle-même sa sortie, dans le respect de l'article 34 de la Constitution.

Et l'acceptation de ces changements ?

Elle est cruciale. La France a brûlé cet été, elle subit des inondations, des coupures d'eau sont probables l'an prochain, et la production agricole recule. Les prix alimentaires s'en ressentiront cet hiver et au printemps prochain : prix du pétrole, prix des intrants, dépendance aux engrais. S'adapter et accepter ces changements de vie n'est plus une option ; notre rôle est de rendre cette adaptation juste et possible.

CONCLUSION

Choisir ce qui reste

Chaque crise pétrolière pose la même question : que faisons-nous de l'argent public ? En 2022, la France a choisi de le brûler dans les réservoirs. Quatre ans plus tard, elle n'en garde que la dette, et se retrouve aussi dépendante qu'avant.

Nous proposons l'autre choix. Tenir le signal prix quand le pétrole reflue, pour que la transition ne s'arrête pas au premier contre-choc. Protéger ceux qui roulent par nécessité, par des aides ciblées et contrôlées. Et surtout équiper : des voitures et des utilitaires électriques, des bornes, des pompes à chaleur, des panneaux solaires, des trains de marchandises, des carburants produits en France pour les usages qui ne s'électrifient pas.

Ce programme n'est pas figé. Chaque mesure est votée avec son indicateur, sa revue et sa sortie. Si le contexte change, les propositions changeront avec lui. Mais la direction, elle, ne changera pas : sortir du pétrole, pour notre portefeuille, pour notre souveraineté et pour le climat.

CONVICTION

« Ce que l'État paye doit rester en France : un patrimoine, pas une facture partie à l'étranger. »

Philippe Agnelli, président d'Élysée Conseils

ÉLYSÉE CONSEILS

Ce rapport est un document de travail ouvert, publié sous licence libre dans le cadre du Projet 2027. Vos remarques, corrections et propositions sont les bienvenues :

mesidees@elysee-conseils.fr

ANNEXE 1

Tableau de bord des mesures

Chaque mesure est accompagnée d'un indicateur de suivi, d'une date de revue et d'une clause d'extinction. Les paramètres sont donnés à titre d'exemple, à discuter avec les professionnels et les administrations concernées.

Indicateurs, revues et clauses d'extinction

Mesure	Indicateur de suivi	Revue	Extinction
Prix plancher (accise variable)	Part électrique des ventes neuves ; consommation de carburants	12 mois	Révisé selon le baril ; s'éteint avec la consommation
CEE réformés	Économies d'énergie mesurées ; fraude détectée	18 mois	Décroissance naturelle avec les volumes
Barème kilométrique indexé	Écart barème / prix réel	Annuelle	Mécanisme permanent
Crédit d'impôt kilométrique	Kilométrage déclaré N / N-1 ; coût	12 mois	Linéaire sur 3 ans si le prix revient sous la référence
Barème forfaitaire électrique	Volume du marché de l'occasion électrique	24 mois	Linéaire sur 3 ans une fois l'occasion dynamique
Aide aux taxis	—	—	Fin au 31 décembre 2026
Double amortissement	Part électrique des utilitaires neufs	18 mois	Linéaire sur 3 ans au-delà de 50 %
Leasing social élargi	Nombre de ménages équipés ; taux de non-recours	12 mois	Financé par les CEE, s'éteint avec eux
Tarif nocturne de recharge	Part des recharges en heures creuses	24 mois	À réévaluer avec le déploiement du V2H
Fret ferroviaire	Part modale du rail	24 mois	Objectif 18 % en 2030
Avantage GNR vers le litre décarboné	Part de B100 et de HVO dans la consommation agricole et halieutique	24 mois	Bascule progressive, à budget constant
E-kérosène	Part d'e-kérosène livrée aux armées et à l'aviation privée	24 mois	Obligation permanente pour l'aviation privée

ANNEXE 2

Données de référence

Chiffres clés utilisés dans ce rapport

Indicateur	Valeur	Date	Source
Prix moyen du gazole	2,383 €/l	18 sept. 2026	DGEC
Prix moyen du SP95-E10	2,151 €/l	18 sept. 2026	DGEC
SMIC horaire brut	12,31 €	1er juin 2026	Service-public.fr
Facture énergétique de la France	45,8 Md€	2025	SDES
Record de la facture énergétique	126,5 Md€ (euros 2024)	2022	SDES
Coût de la remise à la pompe	7,6 Md€	2022	Cour des comptes
Déficit public	5,1 % du PIB	2025	Insee
Dette publique	115,6 % du PIB (3 460,5 Md€)	Fin 2025	Insee
Coût des CEE par litre de carburant	7,3 c€	2023	Cour des comptes
Montant annuel des CEE	plus de 8 Md€	2026	Ministère ; presse
Part électrique des voitures neuves	38,2 %	Août 2026	SDES
Part électrique des utilitaires légers neufs	13,9 %	Août 2026	AAA Data
Part modale du fret ferroviaire	9,7 %	2024	SDES
Accise GNR agricole	3,86 €/hL	Depuis juillet 2024	Douane
Aide maximale du leasing social	9 000 €	2026	primealaconversion.gouv.fr

GLOSSAIRE

Sigles et notions

Terme	Définition
Accise (ex-TICPE)	Principale taxe sur les carburants, assise sur le volume consommé et non sur le prix.
AFIR	Règlement européen sur les infrastructures de carburants alternatifs, qui encadre les bornes de recharge.
B100	Biodiesel composé à 100 % d'esters d'huile végétale, en France principalement de colza.
CEE	Certificats d'économies d'énergie : obligation faite aux fournisseurs d'énergie de financer des économies d'énergie.
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat (ministère chargé de l'énergie).
E-kérosène (e-SAF)	Carburant d'aviation de synthèse produit à partir d'hydrogène bas carbone et de CO ₂ capté.
GNR	Gazole non routier, utilisé par les engins agricoles, forestiers et de chantier.
HVO	Huile végétale hydrotraitee : gazole de synthèse compatible avec les moteurs diesel existants.
LFP	Batterie lithium-fer-phosphate, sans cobalt ni nickel.
ReFuelEU Aviation	Règlement européen fixant des parts minimales de carburants durables dans l'aviation.
SDES	Service des données et études statistiques du ministère de la Transition écologique.
SMIC	Salaire minimum interprofessionnel de croissance.
Suramortissement	Déduction fiscale supplémentaire, au-delà de l'amortissement normal d'un investissement.
V2H	Vehicle-to-home : recharge bidirectionnelle permettant à la voiture d'alimenter la maison.
VUL	Véhicule utilitaire léger, de moins de 3,5 tonnes.

BIBLIOGRAPHIE

Sources

Statistique publique

- Insee, *En 2025, le déficit public s'élève à 5,1 % du PIB, la dette publique à 115,6 % du PIB*, Informations rapides, mars 2026 — insee.fr/fr/statistiques/8956575
- SDES, *Bilan énergétique de la France en 2025 — données provisoires*, avril 2026 ; *Chiffres clés de l'énergie*, édition 2025 — statistiques.developpement-durable.gouv.fr
- SDES, *Immatriculations des véhicules routiers*, août 2026.
- DGEC, bulletin hebdomadaire des prix des carburants, relevé du 18 septembre 2026.

Rapports et études publics

- Cour des comptes, *Les certificats d'économies d'énergie*, septembre 2024 — cccomptes.fr
- Cour des comptes, analyse de l'exécution budgétaire 2022 et rapport de mars 2024 sur les mesures exceptionnelles de soutien face à la hausse des prix de l'énergie.
- Conseil d'analyse économique et Insee, *Comment les automobilistes ajustent leur consommation de carburant aux variations de prix*, Focus n° 98, juillet 2023 — cae-eco.fr
- Ministère de la Transition écologique, *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*, septembre 2021.
- The Shift Project, *Réussir la transition dans l'incertitude — Plan robuste pour l'économie française*, avril 2026.
- Revue *Transports urbains*, « Prix réel des carburants et des transports collectifs urbains : évolution 1970-2005 », 2008 ; « Le prix réel du carburant utilisé par les voitures a été divisé par 3 depuis 1970 », 2019 — [cairn.info](https:// Cairn.info)
- Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, rapport 2026.

Institutions et acteurs

- Ministère de l'Économie, *Tout savoir sur le barème des frais kilométriques*, avril 2026 — economie.gouv.fr
- Agence de services et de paiement, *Aide au leasing social 2026* — primealaconversion.gouv.fr
- Ministère de la Transition écologique, aide à l'acquisition de véhicules électriques pour les taxis, août 2026 — ecologie.gouv.fr
- Direction générale des douanes, *Gazole non routier* — douane.gouv.fr
- AAA Data, communiqué du 1er septembre 2026 ; AVEM, utilitaires et poids lourds électriques, août 2026.
- Élysée Conseils, « Libérer nos agriculteurs et nos pêcheurs de la dictature du pétrole », avril 2026 — elysee-conseils.fr

Textes juridiques

- Constitution du 4 octobre 1958, article 34.
- Code général des impôts, article 39 decies A (suramortissement des véhicules à énergie propre).
- Règlement (UE) 2023/1804 (AFIR) ; règlement (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation).
- Décret n° 2024-605 du 26 juin 2024 relatif au régime fiscal du gazole non routier.
- Assemblée nationale, proposition de loi n° 5006, XVe législature, 2022.